

Isotta-Fraschini Tipo 8B Dual Cowl Phaeton 1933

NEVS-brevet onsdag 31 juli
Föregående måndag 29 juli

NyTeknik

1. Nya linan ska ösa ut Fiats eldrivna 500-modell

2019-07-16 15:15

John Edgren

Koncernens nya produktionslina i Turin har kostat 7,3 miljarder. Den kommer kunna leverera 80 000 exemplar årligen av Fiats batteridrivna 500-modell.



Bilen har varit en kassako för Fiat Chrysler Automobiles. Trots att den samtida 500-modellen är inne på sitt elfte år slog den försäljningsrekord 2018. Då utannonserade FCA sina planer på en ny batteridriven version – och nu står Fiat 500 BEV i startblocken.

Koncernen har plöjt ned 7,3 miljarder kronor i Mirafiori-fabrikens nya produktionslina. Från och med det andra kvartalet 2020 ska anläggningen i Turin kunna spotta ut 80 000 exemplar av den nya elbilen årligen – en volym som kan ökas. Redan i år kommer fabriken tillverka de första förproduktionsbilarna.

Oklart pris

Elbilen Fiat 500e existerar förvisso redan men är bara tillgänglig på ett fåtal marknader. Batteriet på 24 kWh ger den utgående versionen en räckvidd på drygt 13 mil, och övriga prestanda har lämnat en del att önska. Under våren gick FCA ut med att 500:n framledes bara kommer erbjudas med ren eldrift, och 500 BEV blir den första modellen som använder FCA:s elbilsplattform. Vad den nya elbilen kommer få för prestanda är dock oklart.

Modellen utgör bara ett första steg i en mycket bredare investeringsplan som FCA har för Italien över perioden 2019-2021.

– Faktum är att gruppen kommer investera totalt fem miljarder euro som stöd för en omfattande förnyelse av produktutbudet, med introduktionen av 13 helt nya eller markant uppfräschade modeller och ett omfattande utbud av elfordon. Det inkluderar tolv elektrifierade versioner av nya eller existerande modeller, säger Pietro Gorlier, operativ chef för FCA till Inside EVs.



FCA:s nya produktionslina har kostat 7,3 miljarder kronor. Alberto Cirio, guvernör för Piemonte, Chiara Appendino, borgmästare för Turin, Pietro Goröier, COO för FCA, Claudio Palomba, prefekt för Turin samt chefen för monteringen vid Mirafiori-fabriken.

Stolta över lokal utveckling

Inom koncernen är man väldigt stolta över att samtliga delar av 500 BEV är utvecklade på plats i Fiats hemstad, och FCA kommer avsätta omkring 1 200 personer för produktionen. Riktmärket 80 000 exemplar ska dock ställas mot att klassens batteridrivna ledare på Europamarknaden, Renault Zoe, som mest har sålt 40 000 exemplar per år.

Under de närmaste månaderna ska samtliga verktyg bytas ut, och 200 robotar kommer att automatisera all svetsning. Nyligen gick startskottet när produktionslinans första Comau-robot installerades under viss pompa – Pietro Gorlier konstaterade då att dagens firande markerade inledningen på ett nytt kapitel för Mirafiori.

Det finns också ett svenskt kapitel kring den elektrifierade italienaren. Redan 2010 levererade EV Adapt och Alelion den första batteridrivna Fiat 500:n. De två bolagen i Nödinge utanför Göteborg konverterade modellen genom att helt sonika lyfta ut förbränningsmotor och bensintank, och montera in Alelions egenutvecklade drivlina.

JOHN EDGREN

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

2. Larm om dåliga arbetsförhållanden och kvalitetsproblem hos Tesla

Erik Andrén

24 juli 2019

Framgångarna för elbilstillverkaren Tesla kan ha en otrevlig baksida. Nu kommer fler rapporter om att arbetsvillkoren på fabriken i Fremont inte lever upp till önskvärda nivåer. Och förutom de anställda riskerar även kvaliteten på de tillverkade bilarna bli lidande.



Det är inte första gången som det rapporterats om att arbetsförhållandena och villkoren för de anställda hos Tesla inte når upp till en dräglig standard. Redan för flera år sedan rapporterades om att Tesla som arbetsgivare hade för vana att inte bara pressa sina anställda hårt, utan även genom olika metoder försvåra livet för de som agerade ”visselblåsare” – utöver då att de blev av med jobbet.

I den senaste rapporten, som kommer från amerikanska *CNBC*, vittnas det inte bara om att personalen pressas hårt – utan också att de uppmuntras ”ta genvägar” i produktionen samt att fabrikernas arbetsmiljö lämnar en hel del övrigt att önska.

Bakgrunden är de högt uppsatta produktionsmålen – 300 000 bilar för helåret i år – som tvingar de anställda att inte pausa produktionslinan för att inte innebära ”en flaskhals”. Samtidigt har Tesla aktivt eftersträvat en billigare tillverkningsprocess, och resultatet är just att anställda uppmuntrats ta genvägar. Enligt CNBC:s uppgifter ska trasiga komponenter ha lagats med eltejp köpt på Walmart i stället för att ersättas med nya, och i kontroller utmed bandet ska anställda låtit bilar passera ”trots att skruvar eller muttrar saknats”. CNBC ska även ha fått bildbevis på de saker som varit felaktiga.



Teslas fabrik i Fremont. Här – kanske – du inte vill jobba.

Teslas fabrik är heller inte helt färdigbyggd, vilket inneburit att bilar sätts samman i en provisorisk fabrik i tältliknande byggnader. Dessa blir både stekheta under dagen, och isande kalla nattetid, samt har blivit hemvist för möss och insekter.

Även gällande de anställdas närvaro har tveksamheter rapporterats. Enstaka sjukdagar eller telefonsamtal under arbetstid kan leda till uppsägning och när skogsbränderna i Kalifornien rasade i närheten av fabriken i november i fjol, ska de anställda ändå tvingats gå till jobbet. Först efter flera dagar ska de ha fått andningsmasker för att inte drabbas lika mycket av röken. Enligt rapporter i *The Guardian* används en form av ett poängsystem, där anställda prickas för småsaker. Tesla ska även aktivt ha hindrat anställda från att organisera sig fackligt, och anklagats för att ha en kultur är diskriminering och sexuella trakasserier förekommer.

Tesla själva slår dock från sig kritiken. I ett uttalande till *The Verge* säger de att berättelserna inte överensstämmer med verkligheten, att de är ”missledande” och inte representativa för hur det är att jobba på Tesla.

I ett uttalande till The Guardian från 2017 citerade Elon Musk även företagets ansträngda ekonomi. ”Vi är ett företag som förlorar pengar. Det är inte en situation med giriga kapitalister som vill skära ner på säkerheten och öka vinsterna”, ska han ha sagt då.

Tesla tillverkade drygt 87 000 bilar det senaste kvartalet, varav merparten Model 3.

Erik Andrén

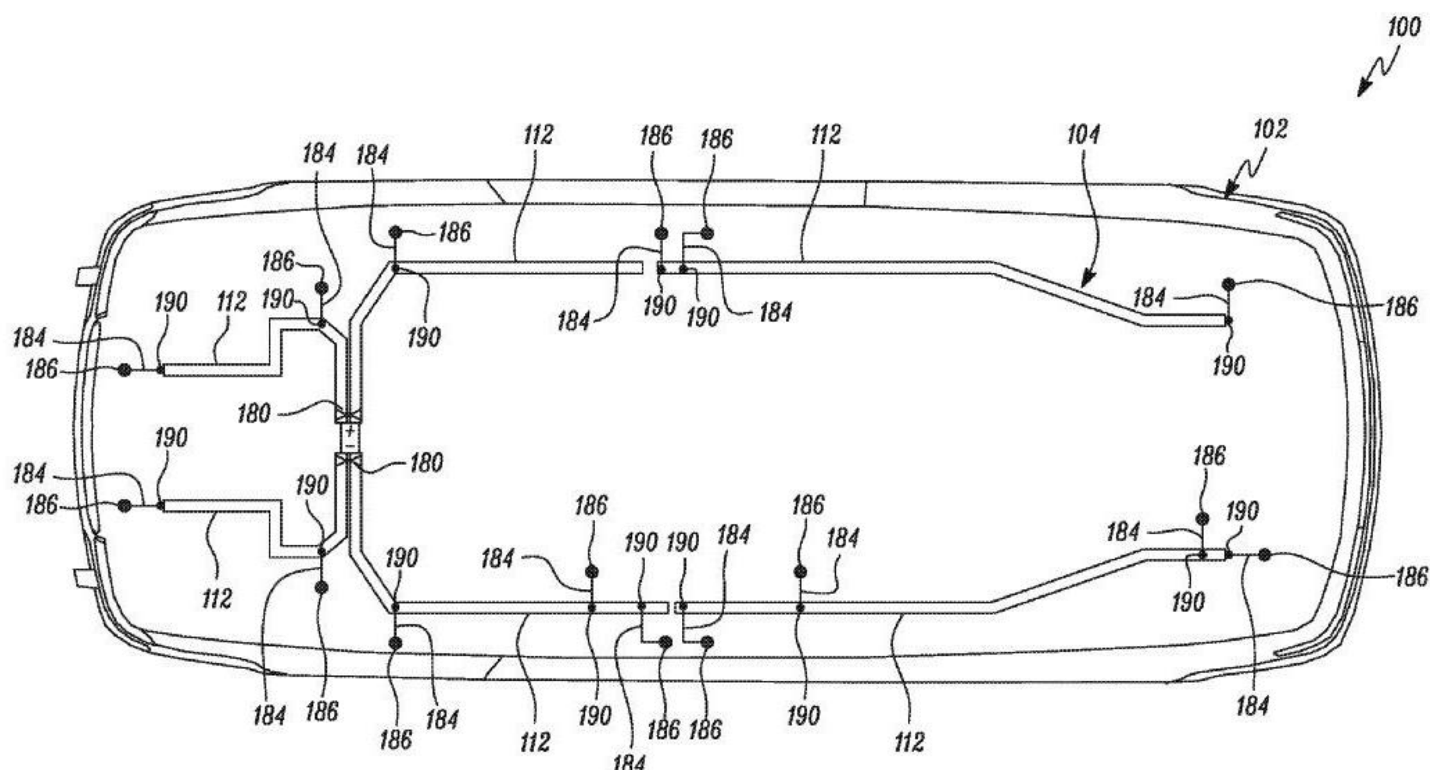


3. Tesla har kanske löst problemet med sladdar i bilar

Av Roger Åberg

2019-07-25 kl 10:40

Går från 3000 till 100 meter



I en modern bil sitter mycket teknik och därmed också mycket sladdar. Väldigt mycket sladdar. Enligt Elon Musk så har en Model S 3000 meter med sladdar, något man fick ner till 1500 meter i Model 3. Men målet är att komma ner till 100 meter.

Anledningen till att man vill minska antalet meter är så klart priset. Dels för att sladd kostar pengar så klart, men framförallt för att robotar inte så bra på sladdar vilket gör tillverkningen mindre effektiv med mycket sladd. Just detta var en av anledningarna till att man slutade använda robotar i vissa moment vid tillverkningen av Model 3.

Tesla har utvecklat, och fått patent på, en lösning som ska göra sladdhärvan bättre. Kort går det ut på att man har ett system med lokala hubar i bilen, till exempel en i varje dörr. Sladdar för elhissar, elbakspeglar, ljud och annat kopplas sedan till hubben i dörren och så går det en fetare sladd från dörren till själva modermodemet.

Men lösningen på plats hoppas man kunna komma ner till 100 meter sladd totalt i bilen vilket är en galet stor skillnad. Det nya systemet ska komma till Model Y.

ROGER ÅBERG

Feber

4. Tesla visar ökar omsättningen och minskar förlusten

Av Wille Wilhelmsson

2019-07-25 kl 08:40

Marknaden inte nöjd ändå



Tesla Model S

Igår var det dags för Tesla att presentera sitt kvartalsresultat men trots att man ökat både omsättning och minskat förlusten jämfört med föregående kvartal så var marknaden inte nöjd.

Under kvartalet drog Tesla in 6,35 miljarder dollar vilket kan jämföras med de 4,1 miljarder dollar man omsatte under förra kvartalet. Företagets förlust minskade från 700 miljoner dollar under årets första kvartal till 408 miljoner dollar för kvartal två. Trots detta så föll Teslas aktier i efterhandeln på börsen och det förklaras med att marknaden är tveksam till att Tesla kommer att klara av årets leveransmål räknat i antal bilar.

Under kvartal ett och två i år har Tesla levererat lite över 150.000 bilar. Tesla har tidigare uppgivit att man planerar att leverera mellan 360.000 - 400.000 bilar i år. Det innebär att man måste sälja betydligt mycket fler bilar under årets två sista kvartal för att marknaden ska bli nöjda mer företagets prestation för i år.

WILLE WILHELMSSON



6. Elbilen Volkswagen ID 3 – är den bättre än nya Golf 8?

Av Jens Dralle, Publicerad 2019-05-17 10:10, uppdaterad 2019-05-17 16:38

VW:s två viktigaste nyheter har premiär i höst. Vi avslöjar starka och svaga sidor för storsäljaren som ska bli koncernens ekonomiska draglok fram till elbilarna tar över.



Kommer den eller kommer den inte? Det handlar om generation åtta av VW Golf.
Den skulle först ha haft världspremiär på IAA i Frankfurt i mitten av september i år. Sedan skulle den inte det eftersom VW kom på att de ville ge elbilen ID 3 all uppmärksamhet. Därmed riskerade nya Golf inte bara en senare världspremiär utan också en försenad marknadsstart. Hette det.

Faktum är att det kommer att ske en riktig tillställning i oktober i Wolfsburg – där Golf rullat av banden sedan 1974 – för att fira nykomlingen i sin åttonde generation.
Det senaste budet från märkeschefen Jürgen Stackmann är att nya Golf kommer ut i handeln i slutet av februari nästa år, dock inte i alla utrustningsversioner eller med alla motoralternativ.

Det är inget ovanligt eftersom man sedan många år startar produktionen av en ny bil med ett begränsat antal varianter. Det beror på att man vill ha en enkel logistik och minska felkvoten. De viktigaste kundönskemålen får högst prioritet.
I den här artikeln berättar vi om alla nyheterna i åttonde generationen Volkswagen Golf.

Vi redovisar också allt vi vet om nya elbilen ID 3 – vilket är ganska mycket vid det här laget. Ska du köpa elbil eller Golf? Svaret får du i den här artikeln.



ID-stil: kort framände, små överhäng och många rundningar, lång som en Golf.

För nya Golf betyder det att de hos den nuvarande modellen efterfrågade 1,0 TSI- och 1,6 TDI-versionerna (båda på 115 hk) finns från start tillsammans med 2,0-liters TDI:n och 1,5 TSI på 130 och 150 hk. De sistnämnda kommer även som lätthybrider med remstartsgenerator och det möjliggör att förbränningsmotorn kan stängas av i körsituationer med liten belastning.

Men det kommer mer. Vid sidan av 130 hk-varianten finns också den trecylindriga TSI:n med samma teknik tidigt 2020 vilket ska sänka förbrukningen med cirka 0,3 l/100 km i genomsnitt.

Likaså i pipeline: en 160 hk stark fyrcylindrig fordonsgasversionen TGI. I utbudet kommer även laddhybriden GTE att ingå med cirka 50 km elektrisk räckvidd. Den kommer i mitten av nästa år.

Osäkert är det däremot med mildhybriden med en elmotor på bakaxeln. Definitivt säkrare blir det med prestanda-Golfarna. Naturligtvis kommer en ny GTI men än så länge bara med ett effektalternativ på runt 260 hk.

Dessutom Golf TCR som lånar sitt namn från "Touring Car Racing" (där VW Golf är framgångsrik) och som etablerat sig i modellprogrammet. Absolut toppmodell är Golf R med fyrhjulsdrift och cirka 310 hk.

Låter det här som evolution har du rätt. Revolutionen för Golf sker på annan plats. Inte ifråga om design. Förvänta dig inte några svimningsframkallande ändringar. Golf ska förbli en Golf – det förväntar sig kunderna. Även storleksökningen håller sig inom snäva gränser då Golf ofta säljs tack vare att den är så utrymmeseffektiv i förhållande till sina yttermått.



Kupén i ID 3 ger ett luftigt intryck med bra utrymmen för både förare och passagerare och det beror inte bara på kameraoptiken.

Den som i 4,30-metersklassen önskar sig ett annat formspråk och en något luftigare kupékänsla bör ägna en del tid åt att studera ID 3.

Ett litet påpekande. Volkswagens ofta upprepade mantra: ID 3 kommer att kosta som en välutrustad Golf Diesel, i varje fall under 30.000 euro. Det innebär mest troligt 29.990 euro – galghumor kan vara roligt ibland.

Denna basversion kommer inte att vara tillgänglig vid säljstarten i maj 2020. För att hålla produktionsstarten så fri från komplikationer som möjligt erbjuder VW en "tidigbeställarversion". Den får kraften från ett batteri på 62 kWh som ger en möjlig räckvidd på cirka 400 km (senare kommer 48 kWh och 82 kWh). Målet är laddeffekten 125 kW som med pulser ska kunna förkorta laddtiden med en halvtimme.



I baksätet erbjuder I.D.3 tillräcklig benplats, även när förarstolen är inställd för en lång person.



Elmotorn i ID 3 sitter bak.
Bakhjulsdrift och motorn bak, alltså, en nostalgisk blinkning till luftkylda Bubblan.

Vare sig det sitter en 170- eller 204-hästars elmotor där bak går ID 3 smidigt och säkert och erbjuder god fjädringskomfort trots biffiga 20-tumshjul (tillval, 18 tum är standard). Då var ändå prototypen vi körde fortfarande några arbetsintensiva timmar bort från en färdig serieversion. På "att göra-listan" fanns bland annat ESP-avstämningen.

"Det är första gången vi måste applicera stabilitetssystem på en bil med motorn bak," säger utvecklingschefen Frank Welsch. Vi använder alla erfarenheter som vi redan uppnått med Golf och de ligger på en hög nivå.

Men hur var det nu med det där om revolution och Golf?

Nyckelorden är "full uppkoppling". Redan vid säljstarten ska kunden ha möjligheten att via en app så att säga ta med sig "sin" Golf överallt. Till exempel till en hyrbil som via appen överför alla ens personliga inställningar.

Fler nyheter: "Bil-till-X-kommunikation". Golfarna ska inte bara kunna dela meddelanden om trafiksituationen med varandra utan även utnyttja externa data. Till exempel ska infotainment kunna varna för annalkande räddningsfordon, som visserligen också måste vara utrustade med systemet. Men det finns inte med från början.



Trogen sitt ursprung: nya Golf VIII innebär ingen designmässig revolution.



Den gasdrivna TSI-motorn.

När det gäller ID vill VW ta ett större kliv. Vid sidan av uppdateringar, inte bara för infotainment utan även för bilens mjukvaror, ska det bli möjligt att per app lägga till olika funktioner. Det ska komma på Golf också men senare.

Eftersom alla fordon måste ha en frontradar på grund av krocknormerna kommer man även att via app kunna köpa till en farthållare med automatisk avståndshållning. Det gäller även för de som köper en begagnad Golf VIII i framtiden. Bakåtsiktkamera är standard men inte funktionen. Den kommer att kunna kopplas in med appen.

Alltmer hårdvara gömmer sig alltså i varje ny bil. Den som vill utnyttja dem betalar extra – nu eller senare. Det minskar produktionskomplexiteten.

Men för såväl Golf VIII som ID 3 måste bilarna vara anknutna till en så kallad back-end, en knäckfråga för utvecklarna. Löser de alla problem med det kan kunderna glädja sig över fler funktioner och VW-koncernen över rejält minskade kostnader.

För närvarande sitter det 70 olika styrenheter i en Golf. Med den nya elektroniska arkitekturen E3 minskar antalet genom flera centraldatorer och bara några externa styrenheter.

Speciellt Golf VIII kommer att tjäna på den lägre elektronikkomplexiteten, men integreringen av ett flertal tilläggsutrustningar i Can-Busmiljön går lite knackigt och kan beställas först senare. Men det hjälps inte – genomförandet måste ske, för allt sedan Herbert Diess tog över som styrelseordförande har han kämpat mot den låga lönsamheten för Golf.

Hur ser det ut för ID 3 då? I startfasen för modellfamiljen baserad på den elektroniska modularkitekturen (MEB) räknar koncernens ekonomer med en förlust på drygt 30.000 kronor per fordon. Runt 2025 ska det vända. Då ska MEB-bilarna kunna bli lönsammare än konventionella modeller – men först då. Alltså måste Golf komma snabbt och åter bli framgångsrik – och lönsam.

Prov: Volkswagen ID Neo – blir elbilen Sveriges nya elskling?
ARTIKEL FRÅN RECHARGE

Bearbetning: Torbjörn Lundgren
Foto: Ingo Barenschee
Illustrationer: Christian Schulte

ALLT OM BILAR

7. TEST: Camry Hybrid är både låg i skatt och kraftfull

Av Jonas Borglund

Publicerad 25 jul 2019 07:00

Från att ha varit en riktigt välsåld bil till att hamna lite i skymundan. Nu gör japanen comeback med nya Toyota Camry Hybrid och banar väg för snåla, men kraftfulla bilar. Dessutom räknas den som småbilsmodell, vilket gör rymliga Camry skrattretande billig i skatt.



Nya Toyota Camry Hybrid är både snål och billig.

Toyota Camry gör comeback efter att ha ratats i Europa de senaste 15 åren. Enligt Toyota har scenen ändrats i och med dieselgate och försäljningen av dieseldrivna bilar gått ner markant. Detta faktum banar väg för snåla, bensindrivna bilar, och i förhållande till sin storlek är nya Camry Hybrid mycket snål.

Men riktigt så ny är den inte eftersom den sålts i USA sedan slutet av 2017. Camry är för övrigt världens bäst säljande sedan i storbilssegmentet med över 700 000 exemplar årligen. I Sverige har det historiskt sålts över 35 000 Camry. Nu, 2019 är den däremot flång ny för oss européer.

Camry har genom åren varit en populär, rymlig och pålitlig bil alltsedan första generationen kom 1982. Bäst sålde generation två och tre där det även fanns en kombiversion, något som tycks tilltala überpraktiska svenskar mer än andra. Nu med generation åtta är ingen kombi aktuell men väl en mycket rymlig sedan där framför allt baksäte och bagageutrymme är väl tilltagna. Dessutom att Camry Hybrid i kraft av sin snåla men ändå kraftfulla drivlina hamnar på småbilsnivå rent skattemässigt är ytterligare en viktig bit för sönderskattade svenskar.

LÄS MER: Flera nyproducerade bilar kraschade i krock i Ungern



Enastående snål för sin storlek

Vägtrafikskatten de första tre ”malus”-åren ligger på låga 606 kronor om året för att efter detta bli skrattretande billig.

Den officiella förbrukningssiffran för blandad körning är 0,43 liter milen enligt den utgående mätningsnormen NEDC och omräknad till nya WLTP är siffran 0,52 vilket motsvarar 119 gram koldioxid per kilometer enligt samma mätningsförfarande. Ganska enastående med tanke på storlek (489 centimeter lång), vikt (ca 1 600 kilo) och effekt på 218 hästkrafter. Toppfart 180 km/h och 0 -100 km/h ska klaras av på 8,3 sekunder.

Förbränningsmotorn på 2,5 liter och 177 hästkrafter har både indirekt och direkt insprutning samt variabla ventiltider för både insug- och avgasventilerna. Motorn har dessutom elektrisk olje- och kylvätskepump för att optimera snabbare uppvärmning. Allt sammantaget ger denna bensinmotor en världsledande termisk effektivitet på 41 procent.

LÄS MER: Här är de hetaste bilarna på andrahandsmarknaden

Helt nytt batteri

Även hybridsystemet är förbättrat med 20 procent lägre friktionsförluster och växlingsmönster i den sexväxlade CVT-lådan påminner mer om en vanlig automatlåda. En märkbar förbättring. Komponenterna tar också mindre plats vilket medfört lägre vikt och en lägre motorhuv. CVT-lådan har också försetts med Auto Glide Control, eller frihjul som tillåter bilen att rulla med minskad motorbroms. Ett lätt tryck på bromsen eller körning i nedförsbacke aktiverar dock motorbroms vilket framgår av en lampa på panelen.

Batteriet (Ni-MH) är nytt och undanstoppat under baksätet där det inte stjäl någon bagageplats. Elmotorn utvecklar 88 kWh och den sammanlagda effekten är 218 hästkrafter. Så, då är många av teknikaliteterna avhandlade. Det som återstår är körintryck.

LÄS ÄVEN: Subaru och Toyota utvecklar fyrhjulsdriven elbil

Mer underhållande än tidigare modeller

Jag minns Camry som en ganska intetsägande apparat, men bra. Den tog folk dit den skulle utan känsla eller finess men tämligen bekvämt. Nya Camry Hybrid är ingen sportig typ vilket man heller inte påstår. Den bygger på samma arkitektur (TNGA) som nya RAV4 och Corolla som båda fått fin kritik för köregenskaper. Camry gör inte bort sig heller när den sätts på prov.



Den har ett sportläge förutom normal och eco. I sport är gasresponsen klart piggare medan fjädring och styrning inte påverkas. Det gör inget eftersom fjädring och styrning duger precis som de är satta. Bilen är klart mer underhållande att ratta än tidigare modeller, utan att man för den delen försöker slå några rekord. Den är bara – vardagsduglig, i positiv bemärkelse. Den rullar också väldigt tyst på de kroatiska vägarna, som nog fått en skaplig EU-slant för att bli bättre – än svenska vägar.

Snygg och lättbegriplig interiör

Körpositionen är lägre än tidigare (hela bilen är lägre än föregångaren, som inte sålts i Europa) och både ratt och stol har bra justeringsmöjligheter. Bra stolar. Instrumentbrädan är modernt formgiven med riktigt bra material. Snyggt och lättbegripligt.

Den enklaste modellen Active är mycket bra utrustad och har till och med läderklädsel som standard, dessutom eljusterbara stolar, aktiv farthållare, filhållning, automatiskt helljus, skylt-igenkänning samt Toyota Touch 2 med 7-tumsskärm. Priset är satt till 334 900 kronor. För 25.000 mer köper du Executive med bi-LED strålkastare, dödavinkelvarnare, parkeringssensorer med autobroms vid backning, 18-tumshjul, 8-tumsskärm med Toyota Touch 2, navigation och trådlös telefonladdning. Executive kostar 359 900 kronor och går att merutrusta för ytterligare 25 000 kronor med Premiumpaketet som bland annat innehåller eljusterbart baksäte, JBL ljud-system, solskyddsgardiner i sidorutor och bakruta samt head up-display.

LÄS MER: Här är de fem snålaste bilarna i sex klasser

Bekväm sedan med skatt som för en småbil

Bäst mår både bil och förare i måttligt tempo vilket också håller förbrukningen i schack. Som bäst avlästes 0,48 liter på displayen, men drygt 0,5 är en realistisk siffra vid lugn körning. Från avfärd i Split, ut på tomma landsvägar i ett fantastiskt vackert landskap. Märkligt få människor syns till, däremot märken efter skottsalvor i murar och hus. Då, under början och mitten av 1990-talet var det ingen dans på rosor här i det självständighetskrig som utkämpades. Nu fram-står det mer som en idyll, framför allt längs kusten som hör till den finaste man sett. Efter dagens körning nås Sibenik och hotellet vid vattnet.



Frågan är: Vem köper en Camry? Kanske de som haft en tidigare, eller vem som helst som vill ha en större, bekväm sedan och vill betala bränsle och skatt som för en småbil. Taxi som kör på Arlanda? Alla gånger. Nackdelar? Navigationskartan ser tio år gammal ut och Apple Car Play/Android Auto finns inte – än. När det kommer vet man i dagsläget inte och det går inte att implementera i efterhand. För den som överlever utan detta finns ingen anledning att vänta längre är till lanseringen 30 augusti. Redan nu går den att beställa.

Köregenskaper 

TNGA-plattformen gör ett bra jobb även i Camry. Chassit är bekvämt men ändå spänstigt och styrkänslan är exakt.

Säkerhet

Camry Hybrid är försedd med allt man kan begära i säkerhetsväg. Toyota Safety Sense är standard.



Design

Kanske lite bardvalsvarning på undre halvan av fronten. Snygg eller inte är upp till var och en. Men nog syns den.



Komfort 

Rullar tyst, åtminstone på utländsk asfalt. Det som hörs är däckljud vilket är det enda. Bra stolar och bra inställningsmöjligheter som passar de flesta kroppskonfigurationer.



Ekonomi 

Bra pris med tanke på storlek och utrustning. Snål på bränsle gör den billig både att köra och skatta.

Totalt: 19 (av 25)

Två konkurrenter

Lexus ES 300h

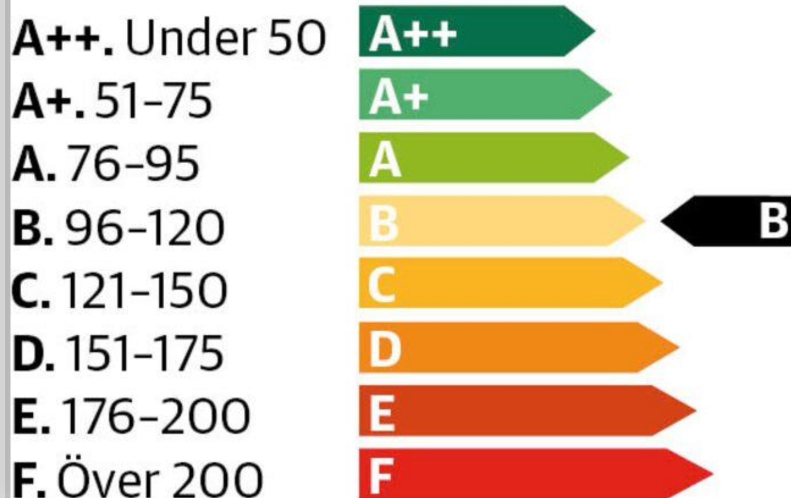
Vill man ha lite mer flärd och ett högre pris men samma storlek och drivlina som i Camry Hybrid är Lexus ES det närmaste man kan komma i konkurrentväg. Pengarna hamnar dock i samma skattkista då Lexus är synonymt med Toyota.

Pris: från 417 900 kronor.

BMW 530e iPerformance

Till skillnad från den självladdande tekniken i Camry/Lexus är BMW en laddhybrid. Ska i bästa fall gå fem mil på el, sedan kickar bensinmotorn in. Vilken som passar bäst för din specifika körbild är avgörande för den totala förbrukningen.

Pris: från 533 500 kronor.



Med ett koldioxidutsläpp på 98 gram/km får Toyota Camry Hybrid ett B-betyg.

TOYOTA CAMRY HYBRID

Miljö

Koldioxidutsläpp: 98 gram/km.
Bensinförbrukning: 4,3 liter/100km*.
Miljöförmåner: Nej.

Ekonomi

Pris:	334 900 kronor.
Årlig fordonsskatt:	606 kronor per år första tre åren, därefter 360 kronor/år.
Bränslekostnad 2 000 mil/år:	14 362 kronor (dagens bensinpris 16,70 kronor).
Garantier:	Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, hybrid 5 år, assistans 3 år.

Teknik

Bensinmotor:	Fyra cylindrar, 2,5 liter, 177 hk vid 5 700 varv/min, 221 Nm vid 3 600-5 200 varv/min.
Elmotor:	Permanentmagnet-motor. 120 hk. Sammanlagd effekt 218 hk.
Drivning:	Framhjulsdrift.
Växellåda:	Automat (CVT) med sex växlar.
Acceleration 0–100 km/tim:	8,3 sekunder.
Toppfart:	180 km/tim.

Mått/vikt

Längd/bredd/höjd:	489/184/145 centimeter.
Bagagevolym:	524 liter.
Tjänstevikt:	1 665 kg.
Maximal släpvagnsvikt:	Ingen uppgift.



8. Prov: Ford Focus ST Plus – familjefadern som gör 0-100 på under 6 sekunder

Av Clemens Hirschfeld

Publicerad 2019-07-24, 10:31

Nya Ford Focus kommer äntligen i sin råaste form, i alla fall fram tills nya RS blinkar på radarn. 0–100 km/h går på under sex sekunder trots att hela familjen och hunden är med ombord. Vi kan bara ge ett råd: köp!



Körglädje deluxe. En fantastisk manuell låda möter adaptiva dämpare och en elektriskt styrd diff med torque vectoring. Motorn härstammar från gamla RS. Styrningen är ännu vassare än i Fiesta ST.

VAD ÄR NYTT?

Focus ST ska vara den mest förarorienterade Focusen hittills och visar det stolt med svarta karossdetaljer, stora gap i fronten och en svart grill med bikakegaller. LED-strålkastare är standard precis som stora 19-tums aluminiumfälgar och rödlackerade bromsok.

På insidan skiljer endast de svarta Recarostolarna och ST-dekalen på ratten sportmodellen från vanliga Focus. Annars är det mesta sig likt. Inte ens de separata rundinstrumenten för oljetryck och temperatur samt laddtryck finns kvar från föregångaren.

Kvar finns däremot den 2,3 liter stora fyrcylindern från gamla RS som tjänstgör i modifierad form i nya ST. 280 hk och 420 Nm talar sitt tydliga språk. Focus ST är löjligt snabb trots framhjulsdrift och kombikaross (tillval). Som grädde på moset säljs bilen dessutom enbart med en sexväxlad manuell låda.



Recarostolar med grymt sidostöd.

Förarorienterad var det. Precis som den vanliga Focus erbjuder ST en hel del ny teknik som trafikuppdateringar, fordonsrapporter och assistanssystem. För audiofila kunder erbjuds även ett ljudsystem från Bang & Olufsen med tiotumshögtalare och 675 watt.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Med aktiverad launch control drar bilen iväg från startlinjen nästan utan något hjulspinn alls och passerar 100-strecket på anmärkningsvärda 5,7 sekunder. Inte heller efter 100-markeringen släpper motorkraften sitt grepp om de drivande hjulen och bilen fortsätter sprinten nästan utan andningspaus.

ST är dock knappast något renodlat råskinn, i komfortläget glider den förvånansvärt lätt och obemärkt även över grova ojämnheter i asfalten.



280 hästar sliter i framhjulen men tämjs effektivt av den nya framaxeldifferentialen. 19-tumsfälgar är standard.



Röda sportknappar på ratten.
Med Performance-paketet följer även Race Mode och launch control.

Det räcker dock med ett tryck på sportknappen för att mr Hyde ska visa sitt sanna jag. De adaptiva dämparna styvnar till ordentligt och visar bilens hårda sida.

ST-styrningen har betydligt högre motstånd än i vanliga Focus och omsätter styrimpulser utan någon fördröjning. Feedbackskänslan från framhjulen är imponerande hög med en tydlig förvarning när man närmar sig gränsområdet. Även antispinnsystemet tillåter en del bus i form av lättare driftvinklar utan ingrepp.

Först i Raceläget drar sig systemet (nästan) helt tillbaka, dämparna blir ännu hårdare och differentialen på framaxeln kan leda upp till 100 procent av kraften till hjulet med mest grepp. Kördynamiskt liknar Focus ST det lilla busfröet Fiesta ST, fast med högre vikt och mer effekt.



NÖRDFAKTA.

Det är faktiskt första gången en ST-modell utrustas med en differential på framaxeln. Den elektroniskt styrda spärrdifferentialen förbättrar både kurvtagningen och sprinten, samt minimerar kraftreaktionerna i ratten.

BORDE JAG KÖPA EN.

Kombinationen av rymlig och säker familjefraktare och busig drivlina är svårslagen. Lägg därtill att bilen är praktisk och bekväm (så länge man inte fingrar på S-knappen), välutrustad från start med ett diskret men sportigt yttre och dessutom till ett pris som inte ökar kördynamiken på grund av den lättade plånboken. Köp!

FORD FOCUS ST TEKNISKA DATA

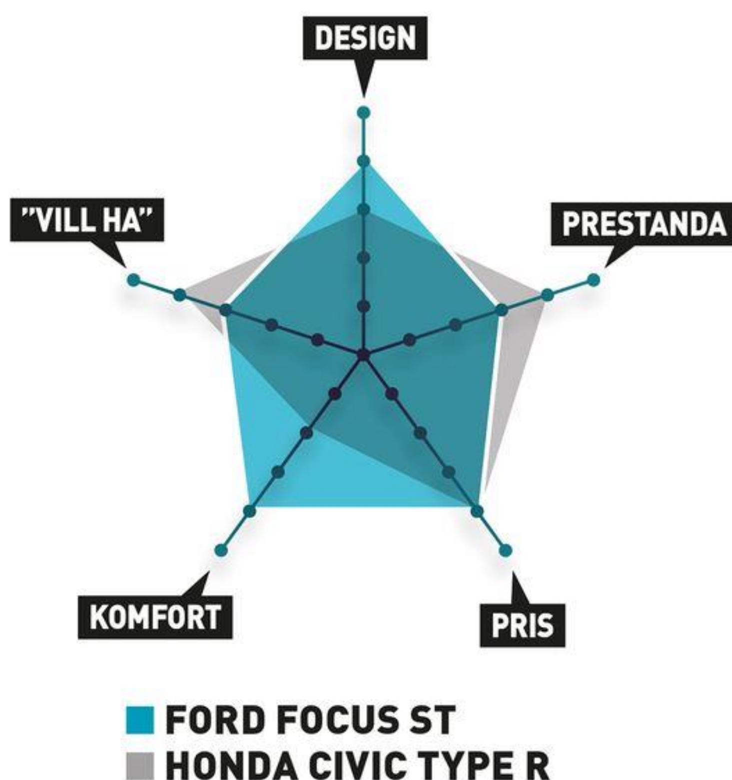
MOTOR: R4, turbo, bensin, 2 261 cm^3, 280 hk vid 5 500 r/min, 420 Nm vid 3 000 r/min. Sexväxlad manuell låda. Framhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 388/ 1 848/ 1 488 mm. Axelavstånd 2 700 mm. Tjänstevikt 1 508 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h 5,7 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning 7,9 l/ 100 km. CO_2 179 g/km.

PRIS: Från 359 000:–.

PERSONLIGHET



SUMMERING

BÄST: Kraftfull motor, supervass styrning, manuell låda!

SÄMST: Invändigt skiljer sig ST knappt från civilversionen.



Clemens Hirschfeld

HÖGSTA VÄXELN

9. Audi Quattro – Urverket

Gran Turismo Magazine nr.2 2011

En ikon med bra driv – Värdemässigt



Ingen modell har som quattro – eller urquattro som den är mer känd som – fungerat som hävstång för Audis varumärkesbygge. Den tillmättes inte särskilt stor säljpotential under utvecklingen, utan tillkom mest som ett verktyg att kunna tävla med i rallyskogarna. Men när den sista urquattron var byggd tio år efter den första 1980, hade 11 452 exemplar av den långa quattron lämnat fabriksportarna i Ingolstadt, samt 224 ex av den korta Sportquattron som tillverkades 1984–85. Med tanke på att quattron var ganska precis dubbelt så dyr att köpa som den modell den byggdes på, Coupéversionen av Audi 80 som delade plattform med VW Passat, var det sensationella siffror som slog prognoserna med flera hundra procent.

Det var ingen tvekan om att kombinationen av turbofemman, fyrhjulsdriften, skärmbreddarna och överlägsenheten i rally-VM under de första tre åren var tillräckligt för att få folk att langa upp lika mycket pengar för en quattro som för en Porsche 911. 1983 kostade bilarna ganska precis lika mycket "på gatan" i Stockholm: en quattro gick loss på 191 250 kronor, medan en 911 SC kostade trehundra spänn mer.

Uppenbarligen var den tekniska hårdvaran tillräckligt imponerande för att köparna skulle överse med quattrons billiga finish och interiör, som i sina första två årgångar inte skiljde sig alls från bara hälften så dyra 80-Coupén. 1983 kom den omtalade digitala instrumenteringen och röstdatorn, som inte lyfte kvalitetsnivån, men åtminstone tillförde en välbehövlig dos exotism till förarplatsen. Det var inte förrän fyrventilsmotorn ersatte tvåventilaren under modellens sista skälvande år, som interiören uppdaterades ordentligt med skinnklädsel och högkvalitativ plast som bättre speglade bilens prislapp.



Urquattron, som har fått sitt smeknamn av det faktum att det är den första modellen som fick beteckningen – numera finns ju quattrovarianter av nästan alla Audimodeller – gick annars genom 1980-talet med mycket små förändringar exteriört. Det är bara de två första årgångarna (1981 och -82) som har de fyra små karaktäristiska (se föregående uppslag) strålkastarna, från 1983 fick den två långa rektangulära lampor, och från 1985 vinklades grillen och lampglasen en smula för att ge fronten en mjukare framtoning. Annars är det faktiskt inte så lätt att avslöja årgången utan ett mycket tränat öga. År 1984 fick den rejält mycket bredare hjul, från sex till åtta tums bredd med samma höjd (8 x 15 tum), men de allra flesta bilar som finns på marknaden rullar numera på åttatumsfälgarna (eller ännu bredare). Motormässigt finns tre generationer: en 10-ventilare på 2 144 kubik och 200 hästkrafter (1981–1986), en 10-ventilare på 2 226 kubik och samma effekt men med Torsenmellandiff istället för öppen diff och spärr (1987–89) och slutligen fyrventilsmotorn på 2 226 kubik och 220 hästkrafter.

Enkelt uttryckt är det de första bägge årsmodellerna och den sista som är de mest eftertraktade, och riktigt fina exemplar kan kosta mellan 250 000 och 350 000 kronor.

I jakten på ett bra objekt kan det vara värt att tänka på att detta var före den tid då Audi började använda förzinkad karossplåt, och rosten grasserar rätt ymnigt. Ruttna objekt är därför billiga och ska så förbli med tanke på de kostnader det innebär att få dem fina, och de trots allt rätt begränsade pengar som även renoverade bilar betingar. Quattron har också varit ett begärligt byte för klåfingriga trimmare, vilket betyder att en del är i rassligt skick mekaniskt.

Quattron kommer att växa i värde de närmaste tio åren, men det finns ganska mycket objekt på marknaden, så priserna kommer aldrig att bli tokhöga.

Det är priserna däremot redan på den korta Sportquattron, som bara byggdes i 224 exemplar för att bli homologerad för rallybruk. Priset var extremt högt redan när bilen var ny, över 200.000 D-mark eller ungefär 500 000 svenska kronor, men den som satsade pengen 1985 kan idag räkna med att få mellan 1,2 och 1,5 miljoner för ett fint exemplar. Sportquattron var en 320 millimeter kortare urquattro, handbyggd med kolfi – berkaross och en helt unik drivlina som bildade basen för Audis tävlande i både Grupp B-klassen och IMSA i USA. Effekten var i standardskick 306 hästar, men i tävlingsutförande minst 500, ofta 650 hästkrafter.

Det är inte ovanligt att man stöter på ombyggda och kapade långa quattrobilar, som kan vara snyggt byggda enligt konstens alla regler men ändå inte betingar mer än en tredjedel av vad en "riktig" bil kostar. Original är som bekant alltid original.





Audi Sportquattro



Audi Quattro i rallyutförande

FILM: ***https://www.autobild.de/videos/vdeo-onboard-audi-sport-quattro-s1-5228607.html***

Klassiker

10. Grattis AMC Javelin!

Text David Falk Publicerad 31 juli 2009

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Helena och Elin har namnsdag vill vi gärna fira Javelin.



Javelin är en form av kastspjut, ett namn som förekommit på flygplan men också som modell-namn hos bilmärkena Jowett och AMC, båda nu avsomnade.



AMC med Rambler som huvudprodukt var inte precis känd för sportighet men 1968 kom Javelin för att ta upp kampen med Mustang och Camaro. Det blev den succé som AMC så väl behövde. Liksom konkurrenterna fanns den med allt från mild sexa till vild V8. För formen svarade AMC's designchef Dick Teague.



Bilden visar toppmodellen AMC Javelin SST av 1969 års modell. Formgivningen var lyckad. De små överhängena accentuerade hjulbasen och bilen såg lång och låg ut. Det fanns också en tvåsitsig variant på kort hjulbas som hette AMX. Den satte 106 hastighetsrekord under ledning av Craig Breedlove som då höll världsrekordet i hastighet på land.



Den första smäckra AMC Javelin ersattes 1971 av en helt ny modell med de svulstiga former som låg i tiden; även Mustang blev större och rundare i formen. AMX var nu reducerad till ett dekorpaket på samma hjulbas, men den nya Javelin sålde sämre än första upplagan och 1974 blev sista året.



Jowett var en liten bilfabrik i Yorkshire med ganska egna lösningar. Som de flesta engelska märken hade Jowett tjänat pengar under kriget på rustningsproduktion och dessa satsades nu på en helt ny och avancerad bil, Javelin. Den visades i maj 1947 och hade en boxermotor i aluminium på 50 hk. Karossen var självbärande och det var torsionsfjädring runt om.



Javelins låga fastbackkaross hade ritats av Gerald Palmer, överlockad från Nuffield dit han sedan gick tillbaka för att designa M.G. Magnette Z. När han jobbade med Javelin verkar han ha varit inspirerad av 1930-talets Lincoln-Zephyr. 1954 ställde Jowett in all produktion därför att dess leverantör av karosseridelar hade köpts upp av Ford.

SPORT BLADET

11. Regn under Tysklands GP gav årets märkligaste F1-lopp

Av Anna Andersson

28 juli 201917:38

Max Verstappen tog årets andra seger



FILM: ***https://www.aftonbladet.se/a/kJeb49***

Från hetta till regnkaos. Tacka vädret för årets märkligaste F1-lopp. –- Vilket race, det var fruktansvärt svårt, säger Max Verstappen efter årets andra seger.

Efter en värmebölja under fredagen där temperaturen låg på närmare 40 grader i luften kom regnet. Det vräkte ner inför starten av Tysklands GP och förarna körde tre formationsvarv bakom säkerhetsbilen innan man genomförde en stående start på det blöta underlaget.

Förhållandena var enormt svåra och Red Bulls Max Verstappen missade starten fullständigt samtidigt som Lewis Hamilton gick upp i ledningen före teamkollegan Valtteri Bottas, men det blev ingen enkel resa för Mercedes. I stället gjorde det oförutsägbara vädret att loppet blev enormt händelserikt och flera av förarna hade svårt att hitta greppet på banan.

Misstag av Leclerc, Hamilton och Bottas

Carlos Sainz var en av de förarna som halkade av, Max Verstappen snurrade i 360 grader men kunde fortsätta, Charles Leclerc tappade kontrollen över bilen på det 29 varvet och bröt, däref- ter for Lewis Hamilton av på exakt samma ställe. Väderförhållandena gjorde att förutsättning- arna förändrades vid flera tillfällen under loppet och Max Verstappen som både missade starten

och snurrat var plötsligt var uppe i ledningen av loppet och kunde köra hem säsongens andra seger.

– Det var fruktansvärt svårt att ta rätt beslut och behålla fokus, säger Max Verstappen som gjorde hela fem depåstopp.

– I slutet försökte jag bara köra hem segern och inte gör för många misstag.

Vettel från sista till andra plats

Det var flera andra förare som gjorde.

Även Mercedes Valtteri Bottas bröt sedan han kört av och VM-ledaren Lewis Hamilton gick visserligen gick i mål som elva men blev utan poäng. Bakom Verstappen körde Sebastian Vettel upp sig från sista till andra plats, även om gapet efter elva lopp fortfarande är näst intill ointag-ligt.

– Det vart ett fruktansvärt långt race, det kändes som om det aldrig skulle ta slut. De var otroligt svåra förhållanden och jag är väldigt glad att det trots allt räckte till en pallplats, säger Vettel när han intervjuas efter loppet.

Trea i loppet slutade Daniil Kvyat, ryssen tog Toro Rossos första pallplats sedan 2008 dagen efter det att han blivit pappa för första gången.

– Loppet var som en skräckhistoria, säger han.

– Det var som en bergochdalbana, lite som hela min karriär.

F1 reser nu vidare till Ungern där sommarens sista VM-lopp avgörs om en vecka.

✓ Ferrari förlorar på egna misstag - F1-bloggen med snacket efter Tysklands GP

FAKTA

Resultat Tysklands GP 2019

1) M. Verstappen, Red Bull
2) S. Vettel, Ferrari
3) D. Kvyat, Toro Rosso
4) L. Stroll, Racing Point
5) C. Sainz , McLaren
6) A. Albon, Toro Rosso
7) R. Grosjean, Haas F
8) K. Magnussen, Haas F1
9) L. Hamilton, Mercedes
10) R. Kubica, Williams
11) G. Russell, Williams
12) K. Räikkönen, Alfa Romeo
13) A. Giovanazzi, Alfa Romeo
14) P. Gasly , Red Bull

Förare som bröt:
V.Bottas, Mercedes
N.Hülkenberg, Renault
C.Leclerc, Ferrari
L:Norris, McLaren
D:Ricciardo, Renault
S.Perez, Force India

SPORT BLADET

12. Första pallplatsen för Felix Rosenqvist

Av Anna Andersson 28 juli 2019 23:49

Slutade tvåa i Indy 200 at Mid Ohio



Felix Rosenqvists första pallplats i IndyCar

Felix Rosenqvist attackerade sin teamkollega i kampen om seger i Mid Ohio på samma bana där han körde sitt första test. Det räckte till en historisk pallplats. – Från och med nu är det den där segern som gäller, säger svensken.

Bakslaget för svensken – krockar med teamkollegan:
***FILM**: https://www.aftonbladet.se/a/jdgXmz*

För tre år sedan fick Felix Rosenqvist chansen att testa IndyCar för Chip Ganassi Racing på Mid Ohio. Han imponerade på teamägaren och i år fick han möjligheten att köra hela säsongen för det regerande mästarteamet. Han har gjort en fin inledning av säsongen och kört till sig ledningen i rookiesmästerskapet, men i går kom hans absolut bästa resultat.

En andraplats bakom teamkollegan Scott Dixon efter en mycket dramatisk avslutning där de båda stallkompisarna slogs om segern - ända in på mållinjen.

– Det var ett helt galet race och sedan den fajten med Felix, suckar Scott Dixon när han intervjuas av NBC efter loppet.

– Felix kommer att ta ett ton segrar framöver och det var fantastiskt bra att han kunde hjälpa teamet med en andraplats i kampen om mästartiteln.

Rosenqvist i kamp om segern

Svensken gjorde en mycket bra start och avancerade upp till andra plats bakom Will Power under inledningen av loppet. På det 25:e varv tog han över ledningen sedan han passerat Power på utsidan. Efter det följande depåstoppet fick han återigen arbeta sig upp i fältet och på det 54:e varvet gjorde han ytterligare en perfekt omkörning av Power. Rosenqvist över andraplatsen bakom kollegan Dixon och avståndet till bakomvarande bilar var så stort att han kunde göra ytterligare ett depåstopp. På det sista varvet fick svensken möjligheten att attackera för segern, men trots en fräck satsning nådde han inte ända fram.

Den regerande mästaren Dixon tog sin sjätte seger i Mid Ohio - och debutanten Felix Rosenqvist sin första pallplats i Indy Car.

- Ett otroligt race. Det är svårt att sätta ord på det. Jag är väldigt glad över min första pallplats, och jag gav verkligen allt för segern. Scott hade väldigt dåliga däck på slutet och jag trodde att han skulle släppa förbi mig lite enklare, men det blev ett litet missförstånd där på det sista varvet. Som tur var kunde vi fortsätta utan problem och ta hem en dubbel för teamet, säger Felix Rosenqvist.

– Jag är otroligt stolt över det race jag körde idag. Jag har uppnått ett av mina stora mål den här säsongen. Nu har jag en pole position [från INDYCAR Grand Prix i maj och en pallplats. Från och med nu är det den där segern som gäller...

Ericsson bröt Mid Ohio

För Marcus Ericsson försvann alla möjligheter för en framskjuten placering redan på det första varvet. Han var inblandad i en tilltrasslad situation med sin teamkollega James Hinchcliffe och fick så stora skador på bilen att han tvingades bryta loppet.

– Det är otroligt surt för teamet och på reprisen ser man att Takuma Sato kör in i mig, han trycker in mig i James. Det är verkligen synd, säger Ericsson till NBC.

Fyra deltävling har återstår av årets säsong, två av dem på ovalbanor och två på traditionella banor. Efter nattens lopp gör IndyCar ett uppehåll och återkommer på ovalen i Pocono den 18 augusti.

FAKTA

Resultat Honda Indy 200 at Mid Ohio

RESULTAT (TOPP FEM)

NTT IndyCar Series *Mid-Ohio*

1: Scott Dixon (NZL), 90 varv

2: Felix Rosenqvist (SWE), +0.093s

3: Ryan Hunter-Reay (USA), +1.257s

4: Will Power (AUS), +6.987s

5: Alexander Rossi (USA), +10.794s

----

23) Marcus Ericsson

Mästerskapsställningen

1) Josef Newgarden, Team Penske,	504 poäng
2) Alexander Rossi, Andretti Motorsport,	488 poäng
3) Simon Pagenaud, Team Penske,	457 poäng
4) Scott Dixon, Chip Ganassi Racing,	442 poäng
5) Will Power, Team Penske,	356 poäng
-----	
9) Felix Rosenqvist, Chip Ganassi Racing,	**296 poäng**

15) Marcus Ericsson, Arrow Schmidt Peterson Motorsport, 219 poäng

Rookiemästerskapet

1) Felix Rosenqvist,	**296 poäng**
2) Santino Ferrucci,	259 poäng
3) Colton Herta,	245 poäng
4) Marcus Ericsson,	219 poäng

SLUT